NOTE

SUR LA DIRECTION A DONNER AUX LIGNES DE FER

DU NORD-OUEST

Et sur les Offres

Faites au Ministère des Travaux publics pour l'exécution de ces lignes.



Le discours d'ouverture des chambres, le 26 décembre dernier, faisait espérer un grand pas vers l'achèvement de nos chemins de fer.

Le gouvernement, lorsqu'il donnait cette promesse, savait bien qu'il éprouverait de grands embarras pour concilier les droits et les prétentions de diverses parties de la France, et notamment des départements du nord-ouest; mais il sentait que sa mission est d'aborder courageusement les difficultés pour les résoudre.

Les questions de cette nature ne sont pas de celles qui peuvent longtemps rester ouvertes; un ajournement ne les résoudrait pas, mais les aggraverait. Les intérêts sont alarmés et souffrent de l'incertitude qui se prolonge. Les prétentions des localités ne feraient que s'accroître. Les esprits, déjà trop tendus, s'aigriraient. Il ne serait pas politique d'entretenir longtemps une pareille situation.

Aujourd'hui chaque chemin projeté est convoité par deux ou trois compagnies. Une masse de capitaux, dont une partie seulement sera employée aux chemins de fer, est et restera tenue en suspens jusqu'à l'adjudication qui rendra les capitaux des compagnies non adjudicataires à d'autres destinations. Les capitaux, étant ainsi tenus

en suspens, ne se portent pas vers la rente. Il en résulte que le dernier emprunt éprouve de la difficulté à se classer. Le ministre des finances vient de signaler cette situation comme l'embarras principal qui doit faire ajourner à une année l'opération de conversion de la rente 5 pour 100. Il faut en finir avec les chemins de fer, afin que les capitaux tenus en suspens prennent leurs cours naturel, les uns définitivement vers les chemins de fer, les autres vers la rente.

Le gouvernement avait donc compris, dès avant le 26 décembre dernier, l'importance qu'il y aurait à régler, dans le cours de cette session, ce qui restait encore d'incertain dans la distribution et l'exécution du réseau général.

Aussi le ministère des travaux publics n'a-t-il découragé ni les efforts des localités pour s'entendre et concilier leurs prétentions, ni les efforts des compagnies pour se constituer.

De grands progrès ont été faits dans ces derniers temps, particulièrement en ce qui concerne les départements du nord-ouest. L'administration a maintenant entre ses mains tous les élémens d'une solution facile et acceptable, sinon par toutes les prétentions, au moins par tous les intérêts.

Quelles prétentions, quelles difficultés rencontrait donc le ministère des travaux publics de la part des départements du nord-ouest?

Trois intérêts étaient en présence :

1° Les intérêts qui se rattachent à la ligne directe de Paris à Caen;

2° Les intérêts qui se rattachent à la ligne de Bretagne par le Mans;

3° Les intérêts de l'Orne et de la ville de Caen, qui demandaient aussi le passage de la ligne de Bretagne par Alençon, mais principalement comme moyen pour obtenir la branche d'Alençon à Caen, première partie de la ligne transversale de Caen à la Loire.

Voici maintenant les systèmes de solutions qui se sont présentés successivement :

1° On a pensé à une ligne directe de Paris vers Caen, et à une ligne vers Rennes, soit par le Mans, soit par Alençon.

Dans le cas de la ligne directe vers Caen et de la ligne de Bretagne par le Mans, Alençon et Caen sacrifiés réclamaient.

Dans le cas de la ligne directe vers Caen et de la ligne de Bretagne par Alençon, le Mans et Caen étaient sacrifiés; Alençon n'était satisfait qu'imparfaitement.

2° On a pensé ensuite à une ligne de Paris à Alençon bifurquée sur Caen et Rennes; mais les intérêts qui se rattachent à la ligne

directe de Caen, et les intérêts qui se rattachent à la ligne de Bretagne par le Mans, étaient complétement sacrifiés.

3° M. Pereyre proposa alors un autre système : une ligne de Paris à Alençon qni serait continuée vers Caen, et une branche de Chartres au Mans. Mais encore, dans ce cas, les intérêts de la ligne directe sur Caen étaient complétement sacrifiés. Les intérêts de la Sarthe n'étaient qu'incomplétement satisfaits, et restaient en grande défiance sur le parti qu'on prendrait à leur égard lorsqu'il s'agirait de prolonger la ligne du Mans ou d'Alençon vers Rennes. Cette proposition déplaçait les difficultés, mais ne les résolvait pas; elle amortissait une opposition, mais elle en soulevait une autre.

4° Enfin on a pensé à un système plus complet que ceux qui avaient été mis en avant depuis deux mois, un système à la fois conforme aux données de la théorie, aux intérêts généraux du pays et anx intérêts des localités traversées, et de nature à concilier toutes les prétentions légitimes. Des compagnies sérieuses offrent de se charger de son exécution.

Si l'on examine, du point de vue de la meilleure viabilité générale, et en s'élevant au-dessus des rivalités de villes ou de compagnies, comment il convient de tracer le réseau de fer du nord-ouest, on aperçoit aussitôt les considérations suivantes :

Le quadrilatère nord-ouest est partagé, par la ligne de faîte qui court à travers le département de l'Orne, en deux versants. Sur le versant nord s'appuie le riche bassin de la Basse-Normandie, descendant vers la mer; sur le versant sud, un vaste bassin incliné vers la Loire. Chacun de ces deux bassins a des relations actives avec Paris. En ontre, des relations sérieuses sont établies et tendent à s'accroître entre les pays de la Loire et les ports de la Manche.

Le système de voies de fer, nécessaire à la satisfaction complète des besoins du nord-ouest, doit donc comprendre :

1° Pour desservir les relations entre Paris et les contrées placées sur le versant nord, un chemin direct de Paris à Caen et Cherbourg;

2° Pour desservir les relations entre Paris et les contrées placées sur le versant sud, un cbemin qnl ne pent être conduit convenablement que par la latitude moyenne de ce bassin, c'est-à-dire de Paris, par le Mans et Laval, vers Rennes.

Ces deux lignes formeraient le complément du système rayonnant.

3° Pour desservir les relations entre la Loire et les ports de la Manche, une ligne transversale ou des embranchements doivent être dirigés de la Loire, par Alençon, vers Caen et Rouen.

Ces trois lignes sont nécessaires pour compléter le système de la viabilité générale. Toutes les études faites depuis vingt ans, soit pour améliorer le système de canalisation, soit pour achever le système de nos routes royales, soit pour disposer le réseau des chemins de fer, ont démontré la nécessité de ces trois lignes. Sans ces trois lignes, les besoins généraux du nord-ouest ne sont pas satisfaits; avec ces trois lignes, ils le sont complétement.

Il est facile de tracer des lignes au compas sur une carte blanche, sans tenir compte de la disposition des faîtes ni de celle des vallées, de la nature des terrains ni des besoins des populations.

C'est alors qu'il peut venir la pensée de pousser des troncs communs, pendant vingt-cinq ou trente lieues, sur la crête même d'une ligne de faîtes, comme par exemple entre Chartres et Alençon, là où il n'existe aucun courant de circulation commerciale. Ces troncs communs, à travers les pays de faîte et ces bifurcations brusques sur quelque ville extrême du bassin, comme si l'on faisait des chemins seulement pour la ville, terme de la route, *paraissent économiser* (1) quelques kilomètres à construire, mais font manquer complétement le but, qui doit être de desservir la circulation là où elle existe, les besoins des populations là où ils sont le plus condensés, c'est-à-dire par le milieu même des bassins.

Le système que nous venons d'indiquer est au contraire calqué sur le terrain, et le plus possible sur les grandes lignes de circulation existantes. Et c'est pour cela même qu'étant d'ailleurs plus rationnel, il est en même temps plus pratique, et répond mieux aux besoins généraux du pays aussi bien qu'aux besoins des populations traversées.

Il se précise ainsi :

Une ligne directe de Paris à Caen, une ligne de Paris à Rennes par le Mans, une ligne ou une série d'embranchements partant d'Angers, passant par Alençon et ouvrant une communication à la fois avec Caen et avec Rouen, de même que la ligne de canalisation longtemps étudiée devait partir d'Angers, passer par Alençon et se bifurquer, au-delà d'Alençon, à la fois vers Caen et Rouen.

Le 7 avril, une compagnie fortement constituée a déposé, entre les mains de M. le ministre des travaux publics, une soumission par

(1) Nous disons *paraissent économiser*, parce que, s'il y a moins de kilomètres à construire, ils sont, d'un autre côté, construits bien plus chèrement, en raison de la nature du sol à traverser; et c'est ainsi qu'on arrive à faire des lignes improductives pour les compagnies et insuffisantes pour les régions à desservir.

laquelle elle offre d'exécuter et d'exploiter le chemin de l'ouest, de Paris à Rennes, s'engageant en outre à construire, à ses risques et périls, deux embranchements, l'un de Sablé à Angers et l'autre du Mans à Alençon, établissant une section continue d'Angers à Alençon.

La compagnie Laffitte, qui avait antérieurement déposé sa soumission pour le chemin direct sur Caen, vient de prendre, de son côté, l'engagement d'exécuter un embranchement partant de la ligne principale au point de traverse de la Dive, allant rejoindre à Alençon la section de ligne venant d'Angers, et complétant ainsi la communication entre la Loire et les ports de Caen et de Rouen.

La compagnie Letellier, qui demande aussi ce même chemin direct de Paris à Caen, avec une variante dans la partie du tracé entre Paris et Bernay, s'engage également, si elle obtient la préférence, à construire l'embranchement du point de traverse de la Dive à Alençon.

Et qu'on veuille bien remarquer avec quelle simplicité ce système se présente.

Ce que nous avons déjà indiqué, ce que nous dirons encore plus bas, justifierait complétement un projet spécial pour le chemin de la Loire aux ports de la Manche. Mais la question arrive sous des proportions plus modestes.

Il ne serait pas besoin, comme on le voit, de faire intervenir, à titre spécial, une troisième ligne, une troisième compagnie. Deux affaires suffisent. La compagnie du chemin de Rennes par le Mans s'engage à faire deux petits embranchements de 50 kilomètres chacun, l'un de Sablé à Angers, l'autre du Mans à Alençon. La compagnie du chemin de Caen s'engage à faire un embranchement d'Alençon à Mezidon, point où cet embranchement se souderait sur la ligne de Paris à Caen. Et c'est la combinaison de ces embranchements et des lignes principales qui établirait immédiatement la jonction d'Angers avec Caen et avec Rouen.

Pour mieux faire ressortir les avantages de ce système si simple et si vrai, nous allons le comparer avec le système qu'avait proposé M. Pereyre : une ligne de Paris à Alençon, une branche d'Alençon à Caen, une branche de Chartres au Mans.

Dans ce système, toutes les lignes sont considérablement déviées de leur direction rationnelle. Pour aller de Caen à Paris, avait-on jamais pensé jusqu'à ce jour à descendre près d'Alençon ? La section de la ligne transversale que M. Pereyre exécuterait, établirait une communication entre Caen et Alençon, mais ferait manquer celle

entre Roueu et Alençou. Enfin, tandis qu'il prive le riche bassin de la Basse-Normandie d'une ligne directe vers Paris, il fait courir une branche de Chartres à Alençon, pendant vingt-cinq ou trente lieues, sur la crête même des faîtes de l'Orne, et sans rencontrer une seule ville.

Dans ce système, les relations entre Paris et une grande partie dn bassin du versant nord ne sont pas desservies; les relations entre Paris et la partie occidentale de ce bassin ne sont desservies qu'avec de grands détours. Les relations entre Paris et le bassin placé sur le versant snd ne sont pas desservies au-delà du Mans et d'Alençon. La ligne de communication entre Angers et Rouen est manquée. La ligne de communication entre Angers et Caen laisse une lacune, savoir : entre Angers et Alençon, trente-quatre lieues.

Dans le système combiné de la compagnie du chemin direct sur Caen et de la compagnie du chemin de Rennes, toutes les lignes suivent leur direction rationnelle. Les relations entre Paris et le bassin placé snr le versant nord sont desservies complétement et par la ligne la plus courte. Les relations entre Paris et le bassin placé sur le versant sud sont desservies, non plus seulement jusqu'an Mans, mais jusqu'à Laval (1). La ligne transversale allant de la Loire à la fois à Caen et à Rouen se trouve complétement exécutée, dans les mêmes directions où l'on sentait depuis longtemps le besoin d'un canal bifurqué vers Caen et Rouen.

Le système combiné de la compagnie du chemin direct sur Caen et de la compagnie du chemin de Rennes ferait donc un bien plus grand pas que le système de M. Pereyre vers l'achèvement complet du réseau du nord-ouest.

Et cependant il n'amènerait pas la construction d'une plus grande longueur de chemins de fer. Ce n'est point nne extension du projet de M. Pereyre; c'est simplement une autre disposition de lignes. Dans le système de M. Pereyre, la ligne du Mans ou d'Alençon devait être continuée plus tard du Mans ou d'Alençon vers Rennes. La partie de Laval à Rennes étant commune à l'avenir des deux systèmes, il suffira d'établir la comparaison comme si, dans l'un et dans l'autre, on devait s'arrêter à Laval. La partie de Caen à Cherbonrg

(1) Ce système ne comporte point une branche de Chartres à Alençon; mais, s'il a de moins cette branche latérale secondaire, il porte le rayon principal immédiatement à vingt lieues plus loin que le projet de M. Pereyre; et si on donne de moins à la ville d'Alençon une branche vers Chartres, on lui donne de plus la ligne transversale désirée par cette ville entre la Loire et les ports de Caen et de Rouen.

étant aussi commune à l'avenir des deux systèmes, nous la laisserons également en dehors de la comparaison. Mais la ligne de Caen à Alençon n'ayant de valeur, ne pouvant se justifier et n'étant défendue que parce qu'il est sous-entendu qu'elle devrait plus tard se continuer vers la Loire, il faut tenir compte de ce prolongement certain dans l'avenir. Donc :

SYSTÈME DE M. PEREYRE.

				HYPOTHÈSE DE LA LIGNE DE BRETAGNE PAR ALENÇON.		HYPOTHÈSE DE LA LIGNE DE BRETAGNE PAR LE MANS.
DE VERSAILLES A LAVAL (par Alençon ou par le Mans, même longueur).				283 kil.	—	283 kil.
DE CHARTRES	A ALENÇON ou AU MANS.	Même longueur, à 3 ou 4 kilomètres près, en faveur du Mans ou contre le Mans, suivant le tracé qu'on prendrait entre Chartres et Alençon : longueur moyenne . . .		114 —	—	114 —
CHEMIN TRANSVERSAL	DE CAEN au point d'embranchement sur la ligne d'Alençon à Chartres.			100 —	—	100 —
CHEMIN TRANSVERSAL	D'ALENÇON A ANGERS.	Hypothèse de la ligne de Bretagne par Alençon.	Alençon au Mans. . 50 Le Mans à Angers, par la vallée de la Sarthe. 105	155 —	—	» —
CHEMIN TRANSVERSAL	D'ALENÇON A ANGERS.	Hypothèse de la ligne de Bretagne par le Mans.	Alençon au Mans. . 50 (On emprunte ensuite la ligne de Bretagne jusqu'à Sablé.) De Sablé à Angers. . 51	» —	—	101 —
			ENSEMBLE. . .	652 kil.	—	598 kil.

SYSTÈME DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DIRECT SUR CAEN, ET DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE RENNES PAR LE MANS.

DE VERSAILLES A LAVAL PAR LE MANS.			283 kil.
DE SAINT-PIERRE DE LOUVIERS A CAEN.			130 —
CHEMIN TRANSVERSAL	D'ANGERS A SABLÉ. . . . . (On emprunte ensuite la ligne de Bretagne jusqu'au Mans.)	51	191 —
	DU MANS A ALENÇON	50	
	D'ALENÇON au point de rencontre de la ligne de PARIS A CAEN, vers MEZIDON	90	
		ENSEMBLE. . .	613 kil.

Les deux systèmes présentent donc sensiblement le même développement. Si le système de M. Pereyre satisfait moins de besoins, ce n'est pas parce qu'il a moins de parcours, c'est parce que la distribution des lignes est forcée et irrationnelle. Le système de la compagnie Laffitte et de la compagnie du chemin de Rennes satisfait au contraire plus de besoins, bien qu'il n'ait pas plus de développement, précisément parce que la distribution des lignes est rationnelle

et régulière. Ajoutons que le système de M. Pereyre ne dispenserait point de l'addition qu'il faudrait certainement faire, plus tard, d'une branche de Caen à Rouen, tandis qu'une fois achevé le système que nous proposons ne laisserait plus rien à construire (1).

Nous sommes convaincus que l'adoption de ce projet donnerait la véritable solution de tous les embarras. Voilà le terrain de conciliation cherché pour tous les intérêts du nord-ouest.

Le département de la Manche et, en général, les intéressés à la ligne directe de Caen seraient satisfaits. Eure-et-Loir et la Sarthe satisfaits. La Bretagne aussi satisfaite qu'elle peut espérer l'être de longtemps. La Mayenne devrait se trouver également satisfaite, et par le chemin qui lui arriverait jusqu'à Laval et continuerait au-delà vers Rennes, et par la canalisation de sa rivière poussée en ce moment jusqu'à Mayenne, tandis que celle de la Sarthe n'est assurée que jusqu'au Mans, ce qui est une raison de plus pour qu'à titre de dédommagement on garantisse spécialement les intérêts de la Sarthe dans la question du chemin de fer.

Enfin Alençon et l'ensemble du département de l'Orne auraient une large part. Alençon est naturellement placé pour être desservi, non par le système des routes rayonnantes, mais par le chemin transversal de la Loire aux ports de la Manche. Alençon aurait de moins la branche d'Alençon à Chartres; mais ses relations principales ne sont pas avec Paris; elles sont surtout avec Caen et Rouen, et commencent à s'étendre vers la Loire. Or, on lui donnerait de plus, au lieu d'une section de vingt-cinq lieues sur la ligne transversale entre la Loire et Caen seulement, cette ligne transversale toute entière entre la Loire et les ports de Caen et de Rouen (2).

L'ensemble du département du Calvados serait richement doté. La ville de Caen, à laquelle on donnerait à la fois une ligne directe

(1) Resteraient seulement à construire ces petits embranchements de quelques kilomètres, qui, dans tous les systèmes et par toute la France, pourront, avec le temps, être détachés de toutes les lignes principales pour venir joindre les centres de quelque valeur laissés à peu de distance à droite ou à gauche.

(2) D'ailleurs, les cantons nord de l'Orne, en remontant la ligne transversale ou gagnant directement le chemin de Caen à Rouen, se rendraient aussi promptement ou presque aussi promptement à Paris qu'ils l'eussent fait par la ligne de M. Pereyre. Les cantons du sud n'auraient à subir, en moyenne, qu'une heure ou deux de plus dans la durée du trajet, en allant gagner la route du Mans à Paris à l'endroit le plus voisin d'eux. La ville d'Alençon, en particulier, qui acquerrait un chemin de fer vers Caen, vers Rouen, vers la Loire, se trouverait distante de Paris de 7 heures 1/2 ou 8 heures seulement, au lieu de 6 heures.

vers Paris et le chemin transversal vers la Loire, et qui, pour porter ses denrées coloniales dans le massif de l'Orne, conserverait une avance de trente lieues sur les denrées similaires venant de Rouen, la ville de Caen n'aurait certainement plus de réclamations légitimes à élever.

Les intéressés à la ligne de Tours à Nantes pourraient-ils craindre que l'ensemble du système, ouvrant, par le fait de l'embranchement d'Angers à Sablé, une deuxième voie de Nantes vers Paris, n'inspire des inquiétudes aux compagnies qui songeraient à soumissionner le chemin de Tours à Nantes, et n'en rende l'adjudication plus difficile? Mais, d'abord, tout le monde convient qu'une branche doit être dirigée de Chartres au Mans. D'un autre côté, la nécessité de la ligne transversale de la Loire à Caen et à Rouen est généralement reconnue; elle est si bien reconnue, que c'est l'embarras qu'on éprouvait pour arrêter la direction de cette ligne qui, jusqu'ici, retardait la décision à prendre sur la disposition d'ensemble du réseau nord-ouest. Elle est si bien reconnue, que, pour en exécuter dès à présent une partie, celle de Caen à Alençon, beaucoup de personnes demandaient le sacrifice des intérêts de la Basse-Normandie autres que ceux de Caen et de quelques districts environnants. Un peu plus tôt ou un peu plus tard, cette ligne se fera.

Et elle se fera par la jonction du Mans avec Angers. La disposition des lieux, les habitudes établies, la distribution des intérêts dans ces contrées, la nécessité de lier la ligne transversale sur celle de la Loire, à un point intermédiaire entre Tours et Nantes, afin de ménager les communications des ports de la Manche avec le port de Nantes aussi bien qu'avec celui de Bordeaux, toutes ces considérations, toutes ces nécessités ne permettront point que la ligne transversale, une fois arrivée au Mans, soit conduite vers un autre point qu'Angers.

Or, puisqu'il est certain que cette ligne se fera, et qu'elle se fera entre Caen et Angers, pourquoi donc feindre de supposer, pendant quelques mois encore, qu'elle ne se fera que de Caen à Alençon ou au Mans, et ne sera pas continuée vers la Loire? Pourquoi ne pas accepter dès à présent ce qui se fera certainement?

Est-il vrai maintenant que cette disposition doive causer des pertes sensibles aux compagnies de la Loire? Nous ne saurions le penser. Sans doute une partie des voyageurs entre Nantes et Paris pourront préférer la voie du Mans à celle de Tours. La section de Nantes à Angers étant commune aux deux directions, le chemin de Tours à

Nantes ne ferait évidemment aucune perte sur cette moitié de son parcours. La section entre Angers et Tours perdrait seule une partie des voyageurs de Nantes pour Paris. Mais les trois lignes confluentes venant de Chartres, de Caen et Rouen, de Rennes et Laval, amèneraient un courant de circulation considérable qui se répartirait, à Angers, partie vers Nantes, partie vers Tours, et même vers Orléans pour gagner les réseaux du centre. La ligne de Tours à Nantes, dans son ensemble, regagnerait donc, de ce côté, bien plus que ne perdrait la section d'Angers à Tours, du côté de la circulation des voyageurs entre Angers et Paris.

Ces prévisions sont si claires, que déjà plusieurs des compagnies qui se proposent de soumissionner le chemin de la Loire les acceptent pleinement. En outre, la chambre de commerce de Nantes vient d'adresser aux députés de la Loire-Inférieure une circulaire remarquable conçue dans cet esprit, et cependant plusieurs des membres qui ont signé cette circulaire seraient, dit-on, intéressés dans les compagnies qui demandent le chemin de Tours à Nantes.

Non, personne ne peut plus admettre que la ligne de la Loire recevra une moins grande circulation lorsque plusieurs lignes affluentes lui verseront leurs voyageurs. Autant vaudrait dire qu'il y aurait plus d'eau dans la Loire si la Maine et ses trois affluents n'y versaient pas leurs eaux.

Disons d'ailleurs, d'une manière générale, que les lignes sont faites pour se rejoindre les unes les autres, pour établir des communications entre le plus grand nombre de points possible, et qu'il serait absurde de s'ingénier à faire de chaque chemin une impasse pour donner des avantages factices à tel ou tel point, ou à telle section de ligne.

Ainsi donc, le système de la compagnie du chemin direct sur Caen et de la compagnie du chemin de Rennes satisferait promptement et complètement tous les intérêts légitimes du nord-ouest, et n'en pourrait alarmer aucun.

On n'aurait pas même à objecter la difficulté d'introduire dans le classement général une nouvelle ligne, la ligne transversale d'Angers à Caen et à Rouen. Nous répondrions d'abord que si le classement de cette ligne n'est pas encore écrit dans la loi, il l'est dans tous les esprits; il l'est tellement que M. Pereyre a pu, sans paraître demander une chose trop étrange, proposer de méconnaître en fait le classement convenu ou prévu par la loi de 1842, pour commencer la ligne transversale quoique encore non classée. Et beaucoup de personnes

semblaient prêtes à oublier avec lui qu'on avait toujours songé à joindre Paris directement avec Caen et Cherbourg, tandis qu'elles auraient voulu construire dès à présent, entre Caen et Alençon, une branche dont la direction ne pouvait se justifier ni avoir de valeur qu'autant qu'on la considérait comme une section de cette ligne non classée de Caen à la Loire. Mais d'ailleurs, comme nous l'avons fait remarquer plus haut, il n'y a pas lieu de parler ici de classement d'une nouvelle ligne spéciale; il n'y a toujours que deux lignes principales, que deux affaires : la ligne de Caen, à laquelle on ajoute un embranchement vers Alençon, et la ligne de Rennes, qui jette aussi des embranchements, l'un sur Alençon, l'autre sur Angers. Au reste, cette objection de classement porterait aussi bien contre le système de M. Pereyre, qui implique cette ligne transversale, que contre le système de la compagnie Laffitte et de la compagnie du chemin de Rennes qui avoue franchement cette ligne. Admettre ce système, serait-ce étendre trop le réseau du nord-ouest? Pas plus qu'on n'a étendu les réseaux du nord, de l'est et du centre. Un seul coup d'œil sur une carte des lignes projetées suffit pour le faire voir. Au reste encore, l'objection porterait aussi bien contre le système de M. Pereyre que contre le nôtre, qui n'est pas plus développé.

Objectera-t-on la difficulté de présenter ce système aux chambres en temps utile pour qu'il puisse être examiné avant la fin de cette session? Certainement la difficulté ne serait pas très-grande. Les plans de la ligne directe de Caen et de la ligne de Rennes par le Mans sont complets; les plans des divers embranchements destinés à former le chemin transversal existent également; tout au plus quelques corrections parcellaires pourraient être demandées et pourraient aussi bien se faire après le vote de la ligne. Les enquêtes sont déjà presque terminées sur la ligne directe de Caen; elles sont ouvertes sur la partie de la ligne transversale de Caen à Alençon. Dans quelques jours, si on les croit indispensables, elles pourront s'ouvrir sur toute la ligne de Paris à Rennes (1); on aurait même à se demander si elles sont nécessaires. Depuis trois mois, départemens, villes, bourgs, particuliers même, suivent une lutte ardente. Des mémoires ont été produits de tous les côtés. Des opinions et des assertions ont afflué de toutes parts au ministère des travaux publics. Chacun a dit ce qu'il avait à dire; les enquêtes n'apprendront rien de plus que ce qu'on sait aujourd'hui. Si cependant on les croit légalement nécessaires, du moins elles peuvent être terminées partout vers le milieu

(1) *Note P. S.* L'ordre de les ouvrir vient d'être donné.

de mai. Pendant le cours même des enquêtes, le ministère des travaux publics peut examiner et avancer l'instruction de manière à se trouver en mesure d'arrêter ses propositions quinze jours après avoir reçu les résultats de l'enquête. Le projet de loi pourrait être soumis aux chambres vers la fin de mai ou le commencement de juin. A-t-on d'ailleurs été si exigeant pour toutes les lignes classées jusqu'ici, notamment pour la ligne de Bordeaux à Cette, votée d'inspiration et par voie d'amendement?

La véritable difficulté ne vient pas des formalités à remplir; elle vient des prétentions diverses à concilier. Le système proposé les concilierait autant qu'elles peuvent l'être. La pierre d'achoppement serait ainsi levée, et l'administration des travaux publics trouverait facilité autant qu'honneur à résoudre, dès cette année, une question qu'elle ne peut laisser ouverte plus longtemps sans de regrettables conséquences.

Mais beaucoup de bons esprits s'effraient de voir l'état et les compagnies étendre de tous côtés à la fois leurs travaux, leurs opérations; ils aimeraient mieux porter toutes les forces et tous les capitaux sur quelques grandes lignes commencées; ils voudraient ajourner les autres, ou au moins ne les voir avancer que lentement, beaucoup plus lentement, et les unes après les autres. Nous croyons qu'ils se trompent; à force de prudence ils seraient imprudens. Un convoi a été lancé derrière vous; promeneur prudent, vous traversez la voie *lentement de peur de tomber*, mais le convoi arrive et vous écrase.

Il importe à la France, non d'achever plus promptement quelques grandes lignes isolées, mais de construire simultanément des lignes dans toutes les directions principales. Couvrir la France d'un réseau de chemins de fer, partant de Paris et se dirigeant vers toutes les frontières, qu'est-ce, sinon concentrer, contracter tout le territoire français autour de Paris? Si cette contraction se fait dans toutes les directions simultanément et d'une manière à peu près proportionnelle, il en résultera, pour la France, une plus grande possession d'elle-même obtenue sans perturbation. Mais si cette coutraction se fait seulement dans quelques directions, les parties de la France situées dans les autres directions se trouvant relativement plus éloignées des centres commerciaux qu'auparavant, il en résultera de fortes perturbations économiques. Faire isolément quelques lignes, c'est accumuler, dans les directions privilégiées, toute la puissance de circulation, toute la vie, sans contrepoids; c'est la retirer à toutes les autres; c'est créer, dans les directions favorisées, une sorte de monopole momentané dont le résultat sera une hausse dispropor-

tionnée de leur mouvement commercial, première oscillation subite. Et lorsque les autres lignes se feront et rendront aux autres directions oubliées d'abord la partie du mouvement commercial qui leur revient naturellement, il en résultera pour les premières, dépouillées de leur monopole momentané, une baisse factice dans leur mouvement, deuxième oscillation subite.

Chaque opération isolée troublerait les rapports établis entre les différentes zones du territoire et deviendrait une cause d'actions et de réactions, une source de perturbations économiques et commerciales; et de semblables perturbations, insensibles lorsqu'il s'agit de chemins de peu d'étendue et desservis par des moyens de transport peu rapides, deviendraient sensibles et dangereuses lorsqu'il s'agirait de lignes d'une grande longueur parcourues avec l'admirable rapidité des locomotives.

Qu'on tire des lignes au hasard ou à loisir, et les unes après les autres, dans des pays nouveaux comme l'Amérique, soit. Il n'y a là, pour ainsi dire, point de passé à bouleverser, et les intérêts qui se créent tous les jours se moulent sans effort sur le cadre qu'on leur a ouvert. Mais, sur un territoire comme le nôtre où les siècles ont déposé et enchevêtré, les uns dans les autres, des milliers d'intérêts grands et petits et presque tous fort respectables, il convient d'en tenir compte et d'agir avec précaution à leur égard. Les grands moyens de force sont dangereux quand leur action est mal répartie. Mieux vaut, dussions-nous attendre plus longtemps pour jouir d'une grande ligne non interrompue, travailler à toutes à la fois et rapprocher ainsi, peu à peu et proportionnellement, toutes les parties du territoire sans secousse violente pour aucune.

Lorsque les chambres ont rejeté le principe de la construction successive des grandes lignes, elles ont préservé la France d'un danger très-réel et très-grave. Des observateurs superficiels peuvent traiter dédaigneusement cette *fièvre de chemins de fer* qui agite aujourd'hui tant de localités. Mais pourtant sous cette agitation il y a des intérêts sérieux, des alarmes fondées. On peut pardonner cette fièvre, on peut pardonner aussi les exagérations de langage lorsqu'il s'agit de questions qui, pour tant de localités, sont des questions, sinon de vie ou de mort, du moins de grande prospérité ou de décadence certaine et immédiate. Nous espérons donc que le gouvernement et les chambres auront la sage hardiesse de continuer à étendre les bienfaits des chemins de fer proportionnellement sur toutes les parties du territoire.

Et en même temps qu'ils feront acte de bonne politique et d'équité, ils se rendront la tâche plus facile, et même la rendront en définitive moins lourde pour le trésor.

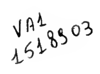
Prenons pour exemple ces contrées du nord-ouest qui viennent de nous occuper. La basse Normandie demande un chemin direct sur Rouen et Paris; mais la ville de Caen s'alarme au plus haut point de la concurrence que pourra dès-lors lui faire la ville de Rouen sur les marchés du Calvados et de l'Orne; elle résiste avec une énergie embarrassante pour le gouvernement. Caen voudrait une ligne vers Alençon et le bassin de la Loire; mais alors les campagnes de la Basse-Normandie redoutent la concurrence que viendront leur faire sur leurs propres marchés les denrées agricoles produites à plus bas prix dans les pays moins riches du Maine et de la Bretagne. Au lieu de faire espérer les deux lignes successivement, ou, ce qui serait pire, de fausser les directions naturelles pour ne donner qu'une ligne et demie, donnez les deux lignes à la fois. Caen ne craint plus la ligne venant de Rouen, dès qu'on lui en fait une qui lui permet de jeter ses produits dans l'Orne avec une avance de trente lieues sur les denrées similaires venant de Rouen; et les campagnes de Basse-Normandie ne craignent plus la ligne transversale, ni la concurrence des produits du Maine ou de la Bretagne, dès lors qu'au même moment on leur ouvre, au moyen de la ligne directe, les marchés de Rouen et de Paris.

D'un autre côté, tant que les lignes restent à l'état d'impasse, elles n'ont qu'une moindre valeur; mais lorsque plusieurs lignes auront pu se rejoindre et former réseau, elles se féconderont les nnes les autres. Donnez la ligne de Rennes comme impasse, et vous n'obtiendrez pas d'une compagnie des conditions aussi avantageuses que si vous pouvez lui donner, en même temps, l'inévitable embranchement de Sablé sur Angers, et assurer l'exécution du chemin transversal.

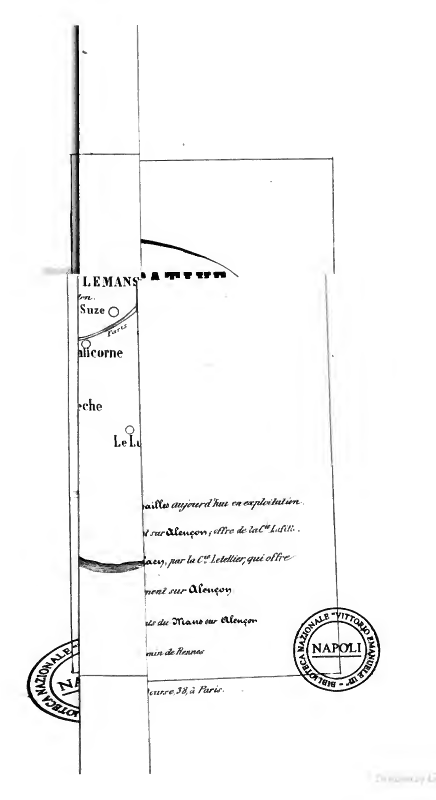
Tout l'embarras qu'on éprouve aujourd'hni an sujet des lignes du nord-ouest, vient de ce qu'on a envisagé cette question trop partiellement, prenant toujours chaque ligne isolément et l'une après l'autre. Mais que l'on veuille bien, comme nous le proposons, examiner la question dans son ensemble, on trouvera aussitôt nne grande facilité pour établir la conciliation entre les intérêts de localité, et, de la part des compagnies, des conditions plus favorables pour l'état.

A. H.

Paris, 12 avril 1845.



IMPRIMERIE DE H. FOURNIER ET CIE,
RUE SAINT-BENOIT, 7.


LE MANS
Suze
Paris
alicorne
eche
Le L
ailles aujourd'hui en exploitation.
t sur Alençon; offre de la Cie Lafit.
ay, par la Cie Letellier, qui offre
nent sur Alençon
ts du Mans sur Alençon
min de Rennes
ourse, 38, à Paris.